XTNT
EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT

Kleine Spoorbomen Maatregelen in de wijk

Werkgroepadvies

definitief | Utrecht 28 juli 2021

Inhoudsopgave

1. DE KLEINE SPOORBOMEN 3

1.1 WAT GING VOORAF 3

1.2 WERKGROEP VERKEERSLEEFBAARHEID 3

1.3 AANPAK VAN DE WERKGROEP 5

2. ONTWIKKELINGEN EN SUGGESTIES 6

2.1 KNELPUNTEN 6

2.2 IDEEËN 10

3. AFWEGINGEN EN KEUZE 12

3.1 30 KM EN ONTWERPEN DETAILINRICHTING 12

3.2 CIRCULATIE-INGREPEN IN COMBINATIE MET HERINRICHTING 19

4. HET ADVIES 22

1. De Kleine Spoorbomen

KL29: afsluiten voor autoverkeer

1.1 WAT GING VOORAF

De Kleine Spoorbomen in Hilversum is de spoorwegovergang tussen Schoolstraat en Hoge Larenseweg. Deze centraal gelegen overweg wordt veel gebruikt door autoverkeer: zowel doorgaand verkeer als bestemmingsverkeer. Aan beide zijden van de overweg liggen drukke kruispunten. Zeer veel fietsers en voetgangers (waarvan een groot deel schoolgaande kinderen) gebruiken de overweg. De overweg is vaak dicht, en na opening gaan fietsers en voetgangers, in grote groepen over het spoor en over de beide kruispunten. Omdat dan tegelijk ook het autoverkeer kan doorrijden geeft dit vaak onveilige en chaotische situaties.

In 2019 heeft een klankbordgroep geadviseerd om de overgang af te sluiten voor autoverkeer en uitsluitend te laten gebruiken door langzaam verkeer. Dit advies is overgenomen door het College van B&W. Deze variant heeft als werknaam ‘KL29’ gekregen.

Het afsluiten van de Kleine Spoorbomen voor autoverkeer maakt een herinrichting van de beide kruispunten aan weerszijden mogelijk en noodzakelijk. Daarnaast leidt de afsluiting tot het verschuiven van verkeersstromen. Sommige bestaande veiligheids- en leefbaarheidsproblemen worden minder, maar andere nemen wellicht toe en er ontstaan mogelijk nieuwe knelpunten in de wijk.

Naast de aanpak van de spoorwegovergang zelf zijn er nabij de overweg andere ontwikkelingen:

- de ontwikkeling van het Stationsgebied, met, op termijn, het verleggen van de Centrumring naar de Koninginneweg – Schoolstraat – Langgewenst en het verkeersluw maken van de Stationsstraat/Naarderstraat (tot Langgewenst);
- de ontwikkeling van het gebied ten oosten van het spoor, gebied ‘1221’, in het bijzonder de herstructurering van het bedrijventerrein ‘Korte Noorderweg’;
- ‘Bruisend Hart’: de herontwikkeling Oosterspoorplein en omgeving;
- de verbetering van de verkeersleefbaarheid en doorstroming op de Johannes Geradtsweg.

1.2 WERKGROEP WIJKVERKEER

De gemeente heeft een werkgroep van bewoners en beleidsambtenaren ingesteld om het bestuur te adviseren over de uitwerking van aanvullende maatregelen in de wijk. De werkgroep is geleid door een onafhankelijk voorzitter, de beleidsambtenaren hadden een adviserende rol.

OPDRACHT WERKGROEP

De Werkgroep Wijkverkeer zoekt een antwoord op de volgende vraag:
Welke maatregelen kunnen worden genomen om de omliggende straten van de Kleine Spoorbomen (zie studiegebied) verkeersveiliger en leefbaarder te maken?

De werkgroep heeft zich gebogen over:
- de inrichting van de Noorderweg en de beide kruisingen aan weerszijden van de spoorwegovergang;
- maatregelen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de straten van de wijk ‘Over het spoor’ te verbeteren na realisatie van de afsluiting voor autoverkeer.

Figuur 1.1: Studiegebied, studiegebied andere werkgroepen en bijzondere onderdelen

Het studiegebied is het gebied tussen :
- de spoorweg Bussum – Amersfoort;
- de Minckelersstraat;
- de Jan van der Heijdenstraat;
- de Johannes Geradtsweg.

Een uitzondering is het Oosterspoorplein en de aanliggende straten: voor dit gebied is het project “Bruisend Hart” opgestart, dat zich buigt over de herinrichting van dit gebied. Dat geldt ook voor de Johannes Geradtsweg en de aansluitingen van de zijstraten op die weg. Ook hier is een aparte werkgroep bezig met aanbevelingen voor verbetering. Via de projectleiders van de gemeente wisselen de projectgroepen en de werkgroep informatie uit.

De Noorderweg, inclusief de kruising met de Hoge Larenseweg moet opnieuw worden ingericht. Hiervoor heeft de werkgroep ook voorstellen gemaakt. Voor de kruising Schoolstraat – Koninginneweg heeft de werkgroep aanbevelingen gedaan voor een tijdelijke inrichting, vooruitlopend op het later verleggen van de centrumring.

In een bijlage bij dit rapport is de samenstelling van de werkgroep (bewoners en ambtenaren) aangegeven.

1.3 AANPAK VAN DE WERKGROEP

De werkgroep is in de periode januari tot en met juni zeven maal bijeengekomen.
In de eerste twee werkgroepen is gesproken over de afbakening van de opdracht en het onderzoeksgebied, en zijn de te onderzoeken knelpunten geïnventariseerd en besproken.
De werkgroepen 3 en 4 stonden in het teken van het verkennen van oplossingsrichtingen, zowel in de vorm van inrichtingsvoorstellen als in de vorm van verkeerscirculatie. In werkgroep 4 heeft ProRail een toelichting gegeven over de spoorwegovergang zelf en de inrichtingseisen die daarvoor gelden.
Ook is in werkgroep 4 het ambtelijk advies Bruisend Hart inzake de knip bij de Kleine Drift en het collegebesluit daarover besproken.

In werkgroep 5 is dit advies tot stand gekomen. In bijeenkomst 6 is dit met de wethouder besproken en in de laatste bijeenkomst zijn de aanpassingen die voortkomen uit dat overleg besproken.

Het uiteindelijke advies bevat de maatregelen die unaniem door de werkgroep zijn ondersteund. In de werkgroep bestond verschil van inzicht over het effect van het niet afsluiten van twee straten, de Huygensstraat en de Jan Blankenlaan. Deze maatregel maakt daarom geen onderdeel uit van het advies, maar wordt ter overweging aan het college meegegeven.

De werkgroep heeft zich vooral gebogen over voorstellen in het noordwestelijk deel van het studiegebied en heeft onvoldoende tijd gehad voor aanvullende voorstellen in de overige wegen en straten.

In hoofdstuk 2 van dit advies staan de ideeën en suggesties die in de werkgroep ter sprake zijn gekomen. Hoofdstuk 3 bevat de afwegingen die de werkgroep heeft gemaakt, in het uiteindelijke advies is beschreven in hoofdstuk 4.

2. Ontwikkelingen en suggesties

Verkeer weren en veiligheid vergroten

2.1 KNELPUNTEN

knelpunten, naar voren gebracht door de werkgroep

Figuur 2.1: Knelpuntenkaart (stippenkaart)

Toevoeging in werkgroepbijeenkomst 2:

- 's-Gravesandelaan, kruising Snelliuslaan en kruising Noorderweg: veiligheid, uitzicht, toename verkeer;
- Simon Stevinweg: veiligheid fietsers, smalle fietspaden;
- Snelliuslaan: toename verkeer, veel vrachtverkeer;
- Koninginneweg-noord: ontbrekend voetpad bij kruising;

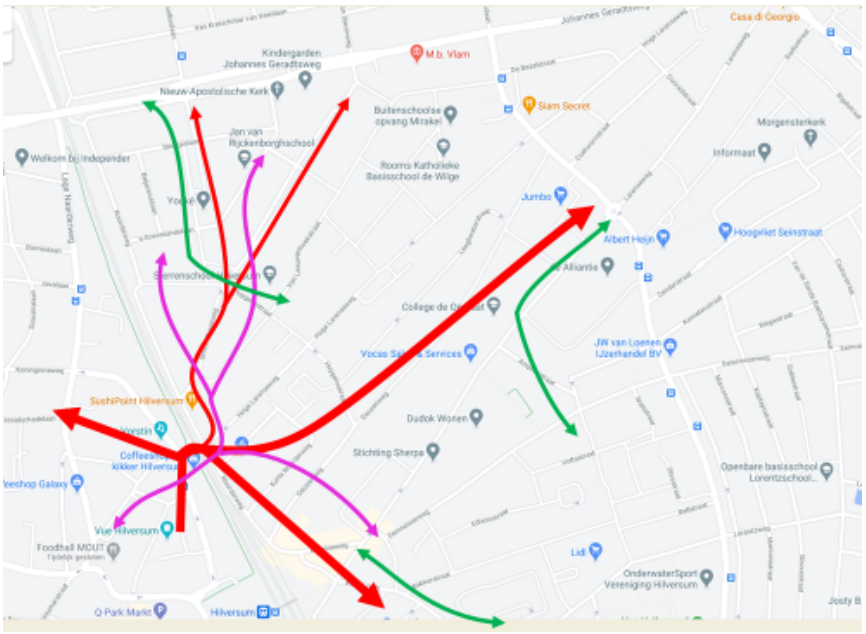
- kruising Koninginneweg – Schoolstraat: veiligheid overstekende fietsers en voetgangers (Vorstin – spoor), snel rijdend verkeer.

Punt 6 (Oosterspoorplein) is onderwerp van studie in de projectgroep Bruisend Hart (Oosterspoorplein), de werkgroep heeft wel oplossingen meegenomen voor de afsluiting van het Oosterspoorplein op de Larenseweg en Noorderweg.
Punt 12 (oversteek Kleine Spoorbomen) is onderdeel van het ontwerp van ProRail.
Punten 10, 16, 17 en 19 (alle doorstroming Johannes Geradtsweg) vallen binnen de studie van de werkgroep Johannes Geradtsweg.
Punten 15 en 20: behalve dat hier suggesties voor oplossingen zijn gegeven, zijn de onderliggende opgaves (snelheid, hoeveelheid verkeer) hier ook genoemd.
Punt 18 is ook een oplossingsrichting, maar is vooral bedoeld als aanvulling op andere oplossingsrichtingen.

Afname en toename van verkeer in het gebied

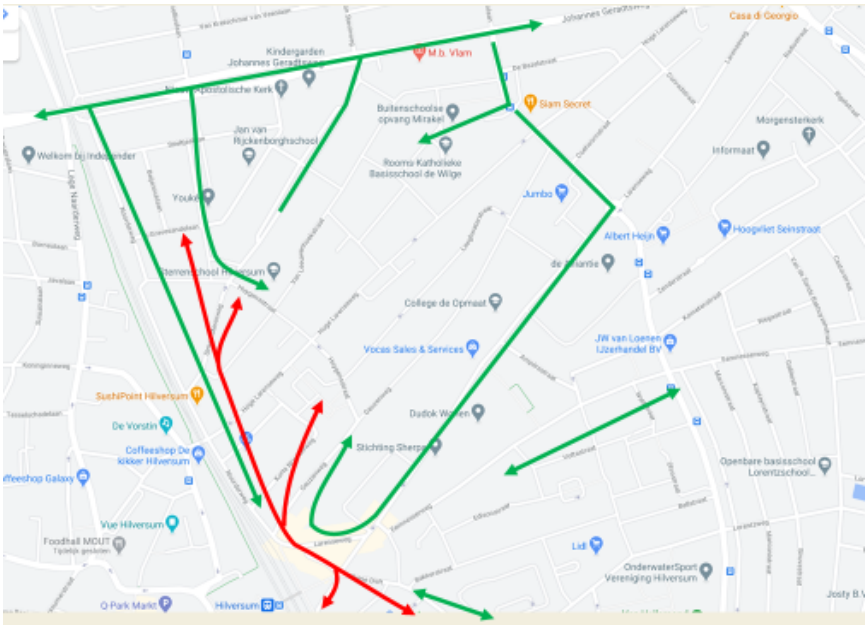
In de huidige situatie rijden er twee soorten autoverkeer over de Kleine Spoorbomen:
1 Doorgaand verkeer, vooral van de Larenseweg en Kleine Drift naar de Schoolstraat en van de Koninginneweg en de Schoolstraat naar de Zuiderweg en Kleine Drift. In de onderstaande figuur 2.2 is dit met rode pijlen aangegeven;
2 Bestemmingsverkeer van en naar de wijk (het studiegebied), in figuur 2.2 aangegeven met paarse pijlen.

Daarnaast is er ook bestemmingsverkeer, dat via de wegen rondom het studiegebied (de Johannes Geradtsweg, Jan van der Heijdenstraat en Minckelersstraat) van en naar de wijk rijdt (de groene pijlen in figuur 2.2)



Figuur 2.2: Schematische weergave verschillende soorten verkeersstromen in de huidige situatie)

Na het afsluiten van de overgang Kleine Spoorbomen verandert dit beeld:



Figuur 2.3: Verkeersstromen na afsluiten Kleine Spoorbomen.

Het doorgaand verkeer valt weg. Het bestemmingsverkeer moet nu via Johannes Geradtsweg, Jan van der Heijdenstraat en Minckelersstraat van en naar de wijk rijden (groene stromen). Er kan ook nog bestemmingsverkeer van de Minckelersstraat via Zuiderweg en Kleine Drift naar de omgeving Simon Stevinweg rijden (rode stromen). Doorgaand verkeer dat via de Kleine Drift, Noorderweg en Snelliuslaan dwars door het gebied heen rijdt, is in theorie ook nog mogelijk en kan mogelijk in de ochtendspits optreden als de doorstroming op de Johannes Geradtsweg beperkt is.

Met het verkeersmodel Hilversum is berekend wat de globale effecten zijn:

Figuur 2.4: Verkeer per etmaal in de huidige situatie (links) en na afsluiten Kleine Spoorbomen (rechts)
De dikte van de balk correspondeert met de hoeveelheid verkeer.

Globaal komt hieruit het volgende:

- De hoeveelheid verkeer op de Larenseweg en Simon Stevinweg neemt af met enkele 10-tallen procenten;
- De Noorderweg-noord, de Snelliuslaan, en zeker de Zuiderweg en de Kleine Drift worden drukker;
- De Noorderweg tussen Kleine Drift en Simon Stevinweg houdt ongeveer dezelfde hoeveelheid verkeer. De afname van doorgaand verkeer wordt gecompenseerd door de toename van bestemmingsverkeer (vanaf Kleine Drift, naar de Zuiderweg en -in mindere mate- verkeer via Snelliuslaan en Noorderweg-noord).

Daarbij is het volgende op te merken.
Het verkeersmodel is een schematische, vrij grove benadering van de werkelijkheid. Niet alle onderschikte wegen zitten in het verkeersmodel. Het model geeft daarom alleen voor hoofdwegen (Larenseweg, Noorderweg, Simon Stevinweg) een redelijke schatting van de effecten. In het model lijkt het bijvoorbeeld alsof de Snelliuslaan en Noorderweg de enige routes zijn waar verkeer over rijdt, terwijl in werkelijkheid ook andere paralelle straten en wegen worden gebruikt. Dit heeft veel te maken met de manier waarop in het model de verschillende buurten zijn aangesloten op het wegennetwerk.

In werkgroep 6 zijn deze berekeningen aangevuld met de berekeningen die het effect van de knip Kleine Drift laten zien. De verkeersintensiteit op de Noorderweg (middendeel) neemt dan verder af tot 2/3^{e} van de huidige belasting (er is geen verkeer meer tussen Minckelersstraat en Geuzenbuurt/Johannes Geradstbuurt en Elektrobuurt). Het verkeer tussen Johannes Geradtsweg en de Johannes Geradstbuurt (en in mindere mate de Geuzenbuurt) blijft ongeveer op het niveau dat al na de afsluiting van de Kleine Spoorbomen is bereikt. In alle berekeningen komt er meer verkeer vanaf de Johannes Geradtsweg de direct aanliggende buurt(en) in en uitgereden. Dit concentreert zich in het model op de Snelliuslaan, maar verdeelt zich in werkelijkheid over meerdere straten.

De werkgroep merkt op dat de spoorwegovergang ook in de toekomst essentieel is voor de bereikbaarheid van het langzaam verkeer.

In de bijlage zijn figuren met de intensiteiten en verschillen daarin uit het verkeersmodel opgenomen.

2.2 IDEEËN

Brainstorm met de werkgroep

De werkgroep heeft een groot aantal ideeën voor verbetering bedacht. Samengevat zijn dat de volgende.

1. Snelheid van het verkeer remmen: 30 km invoeren op de Simon Stevinweg, woonerven uitbreiden, 30 km invoeren op de Noorderweg en Koninginneweg (ondersteund met flitspalen), aanleggen schoolzone Simon Stevinweg;
2. Herinrichting straten:
    a. De Noorderweg verleggen naar het spoor, en de groenzone aan de huizenzijde;
    b. De kruising Koninginneweg-Schoolstraat inrichten als ‘shared space’, waarschuwingsborden en belijning verbeteren/aanbrengen, de uitgang van de school verplaatsen naar Naarderstraat;
    c. Noorderweg – Simon Stevinweg: de zichtbaarheid verbeteren van fietsers die achter de geparkeerde auto’s vandaan komen;
    d. Larenseweg – Noorderweg: zichtbaarheid fietsers verbeteren, snelheid remmen.
3. Verkeer naar de randen van het gebied afleiden (in het bijzonder: naar de Noorderweg);
4. Knippen van wegen, afslagverboden, eenrichtingverkeer, sectorenmodel: andere verkeerscirculatie in het gebied tussen Hoge Larenseweg en Johannes Geradtsweg (in het bijzonder is genoemd: knip Huygensstraat, knip Larenseweg en knip Jan Blankenlaan);

Van idee naar uitwerkingsrichting

De ideeën en suggesties zijn uitgewerkt en ingedeeld in twee oplossingsrichtingen. Deze oplossingsrichtingen sluiten elkaar niet uit. Zoals al eerder is opgemerkt is de werkgroep niet toegekomen aan het uitwerken van ideeën voor alle genoemde knelpunten, hiervoor was onvoldoende tijd.

Oplossingsrichting A: herinrichting van wegen en kruispunten

1. 30 km-inrichting van straten en wegen:
Het hele studiegebied aanwijzen en inrichten als 30 km-zone.

2. detailoplossingen voor specifieke knelpunten:
a De Noorderweg van Simon Stevinweg tot en met aansluiting Larenseweg, inclusief kruispunt Hoge Larenseweg: tweerichting fietspad aan de spoorzijde of aan de huizenzijde, of aan beide zijden twee éénrichtingspaden;
b Noorderweg-noord (Johannes Geradtsweg – ‘s-Gravesandelaan): de rijbaan verleggen naar spoor;
c De Schoolstraat van spoorwegovergang tot en met kruispunt Koninginneweg voorzien van veilige oversteken;
d Bredere fietspaden op de Simon Stevinweg;
e Shared space-inrichting op het kruispunt Koninginneweg – Schoolstraat;
f Oversteek en uitzichtprobleem oplossen op het kruispunt Noorderweg – Simon Stevinweg (zie ook 1);
g Oversteek en uitzichtprobleem kruispunt Noorderweg – Larenseweg (zie ook 1);
h Oversteek probleem Jan Blankenlaan – Simon Stevinweg oplossen door een snelheidsremmer en/of door maatregelen in de middenberm van de Simon Stevinweg.

Oplossingsrichting B: wijzigen van de circulatie

1. Sectorenmodel tussen Larenseweg en Johannes Geradtsweg.

2. Detailwijzigingen:
   a. Afsluiten Huygensstraat tussen Simon Stevinweg en Snelliuslaan;
   b. Afsluiten Jan Blankenlaan tussen Simon Stevinweg en 's-Gravesandelaan;
   c. De Noorderweg als toegangsroute voor de buurt gebruiken in plaats van de Snelliuslaan.

De circulatie in de buurt Zuiderweg – Kleine Drift moet worden afgestemd met de werkgroep Bruisend Hart.

Het verplaatsen van de uitgang Montessorischool is niet in de uitwerking meegenomen, en als los aandachtspunt genoteerd.

Een aantal ideeën is niet verder uitgewerkt:

- De parkeerregulering Korte Noorderweg en omgeving is als aandachtspunt meegenomen en wordt verder ingebracht bij de ontwikkeling van de mobiliteitsvisie Hilversum en de uitwerking van het masterplan '1221';
- Het omdraaien van de rijrichting van de bussen in de remise (inrijden via Larenseweg – Noorderweg en uitrijden via Larenseweg-noord) is onderzocht. Omdat de ingang vrij smal is moeten de bussen ver uitzwaaien om rechtstandig voor deze smalle doorgang uit te komen. Daarvoor ontbreekt de ruimte en dus is deze oplossing niet mogelijk;
- Aanpak en herinrichting van de straten aan de centrumzijde van de spoorwegovergang. Deze vallen buiten de scope en worden als aandachtspunt meegegeven bij de verdere ontwikkeling van het stationsgebied/centrumgebied.

3. Afwegingen en keuze

30 km-inrichting en maatregelen

3.1 30 KM EN ONTWERPEN DETAILINRICHTING

30 km-regime in specifieke straten of het gebied

Bij een 30 km-regime hoort een inrichting waarbij fietsers op de rijbaan rijden, alle wegen gelijkwaardig zijn en er voorrang is voor verkeer van rechts. Er zijn dan geen fietsstroken, er zijn drempels en plateaus en bij voorkeur is er klinkerverharding. Dit om duidelijk aan te geven: de auto is te gast, het is een verblijfsgebied.
Als een smal zijstraatje van rechts voorrang heeft op een brede straat, is dat niet logisch en past dat niet in de verwachting die de weggebruiker heeft. Daardoor kan verwarring en onveiligheid ontstaan. Deze situatie komt voor op onder andere de Larenseweg, de Noorderweg en de Simon Stevinweg. Dan zijn bijzondere maatregelen nodig en moet soms worden afgeweken van de regel ‘rechts heeft voorrang’

Of een straat 30 km kan worden, hangt ook af van de intensiteit: onder de 4.000 auto’s per dag is fietsers op de rijbaan geen probleem, boven de 6.000 per dag wel, daartussenin is een grijs gebied). Daarnaast is de functie van de weg van belang: als alle wegen in een gebied 30 km zijn, zijn ze ook allemaal even aantrekkelijk voor verkeer. Bepaalde wegen zijn mogelijk meer geschikt om het buurtverkeer af te wikkelen dan andere.

De ambtelijke projectgroep Bruisend Hart heeft in alle drie de toekomstscenario’s een ‘knip’ opgenomen in de Kleine Drift. Dit voorstel is overgenomen door B&W, maar is -juist vanwege de samenhang met maatregelen in de omgeving- aangehouden in de Commissie. Als er een ‘knip’ op de Kleine Drift komt, zullen de intensiteiten op Noorderweg en Simon Stevinweg minder worden dan 4.000 auto’s per etmaal, hetgeen een 30 km-inrichting mogelijk maakt. Aanvullende circulatiemaatregelen (vooral het eenrichtingverkeer op de Noorderweg) kunnen bijdragen aan een verdere verlaging van de verkeershoeveelheid.

Omdat bij een 30 km-inrichting geen aparte fietspaden nodig zijn, blijft er -zeker bij de Spoorbomen- meer ruimte over om hier een veilige en aantrekkelijke inrichting te realiseren. Bij de Kleine Spoorbomen moet er veel opstelruimte zijn voor wachtende fietsers: er staan doorgaans al snel 10-20 fietsers te wachten voor gesloten Spoorbomen.

CONCLUSIE WERKGROEP

De Werkgroep Wijkverkeer toont zich voorstander van het invoeren van een 30 km-regime en ziet dat als basis voor de vormgeving en uitwerking van de verschillende kruispunten. Van belang is dat het 30 km-regime daadwerkelijk wordt afgedwongen door de inrichting van de weg met snelheidsremmers en/of handhaving.

Kruispunt Koninginneweg – Schoolstraat

Een idee uit de werkgroep was om dit kruispunt als ‘shared space’ vorm te geven. In een shared space-oplossing zijn er geen aparte fietspaden, voetpaden en rijstroken voor de auto en geen verkeerslichten, voorrangsborden, zebra’s of haaientanden. Verkeer zoekt zelf zijn weg, en weggebruikers besluiten zelf of en aan wie ze voorrang geven. De weginrichting zorgt ervoor dat het verkeer langzaam rijdt, daardoor goed kan reageren op onverwachte overstekende fietsers en voetgangers en voldoende tijd heeft om voorrang te geven.

Effecten:

- Een goede en veilige shared space-inrichting vraagt om de aanleg van een plateau (snelheidsremmer) en complete herinrichting van het kruispunt;
- Als de Spoorbomen open gaan, komt een grote groep fietsers het kruispunt oprijden en kan mogelijk niet doorrijden omdat ze voorrang moeten verlenen aan autoverkeer uit Koninginneweg. ProRail eist een goede afstroming van het verkeer;
- Shared space sluit niet aan bij de inrichting van de Spoorbomen, waar fietsers en voetgangers gescheiden zijn. Dat kan verwarring geven;
- Als de centrumring over enkele jaren wordt omgelegd, moet het autoverkeer voorrang verlenen aan de grote groep fietsers. Er ontstaat mogelijk eenzelfde situatie als nu bij de Groest/Markt op marktdagen.

Een alternatief dat uiteindelijk tegemoet komt aan deze bezwaren, is het handhaven van het huidige kruispunt (dat voor autoverkeer een T-kruising wordt) en het daarom heen afwikkelen van het fietsverkeer met een ‘fietsrotonde’.

Figuur 2.7: Ontwerp fietsrotonde Schoolstraat

De fietsrotonde sluit aan op de fietspaden van de spoorwegovergang, aan de oostzijde en op de fietspaden langs de Schoolstraat en Koninginneweg aan de centrumzijde. Doorgaand autoverkeer over de Spoorbomen wordt onmogelijk omdat de fietsrotonde de doorgang blokkeert. Voor calamiteitenverkeer (hulpdiensten, die bij ernstige calamiteiten over het spoor moeten) wordt een doorgang gecreëerd via het (verlaagde) voetpad langs de fietsrotonde. Om de snelheid van het autoverkeer nog meer te remmen kan op of voor het kruispunt een plateau komen.

Als later de centrumring wordt verlegd, kan de fietsrotonde gehandhaafd blijven in combinatie met verkeerslichten. Het schetsontwerp met een VRI geregelde kruising, waarbij verkeer met twee rijstroken van de Koninginneweg-zuid naar de Schoolstraat rijdt, past binnen deze fietsrotonde. De fietspaden van de rotonde worden dan omgebouwd tot geregelde fietsoversteekpunten.

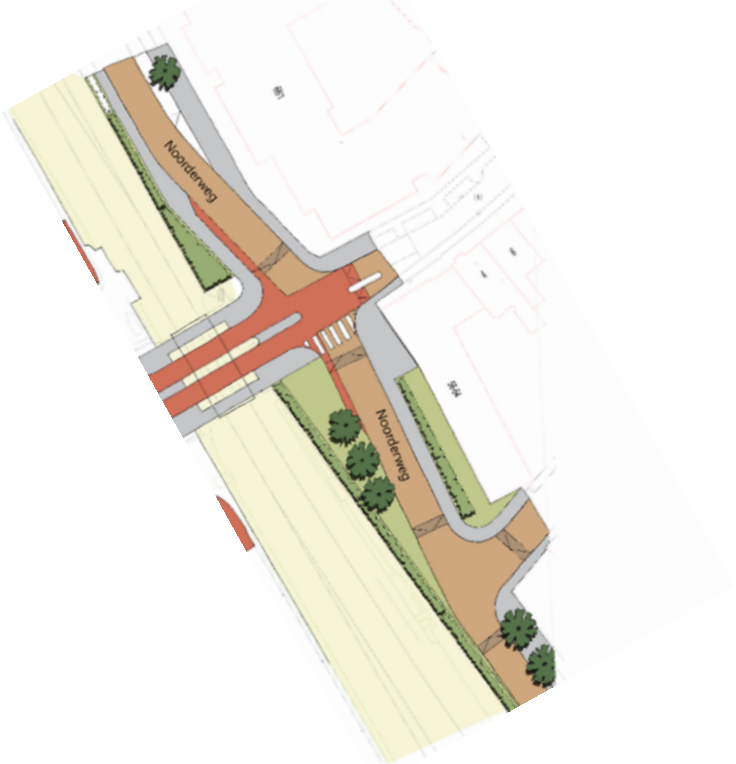
De maximale ruimte die beschikbaar is voor het opstellen van fietsers is hierbij volledig benut.

CONCLUSIE WERKGROEP

De Werkgroep Wijkverkeer is voorstander van de fietsrotonde als uitwerking van de tijdelijke oplossing en wil ook graag aandacht voor de verkeersveiligheid en snelheid op de Koninginneweg en Schoolstraat.

De Noorderweg tussen Larenseweg en Simon Stevinweg

Op de kruising Noorderweg Hoge Larenseweg is een plateau gedacht, met daarin voorrang voor de fietser van en naar de Spoorbomen. Dit om ervoor te zorgen dat de grote groepen fietsers snel kunnen doorrijden nadat de Spoorbomen zijn geopend. Als zij voorrang zouden moeten geven, is er kans op blokkeren van het spoor.

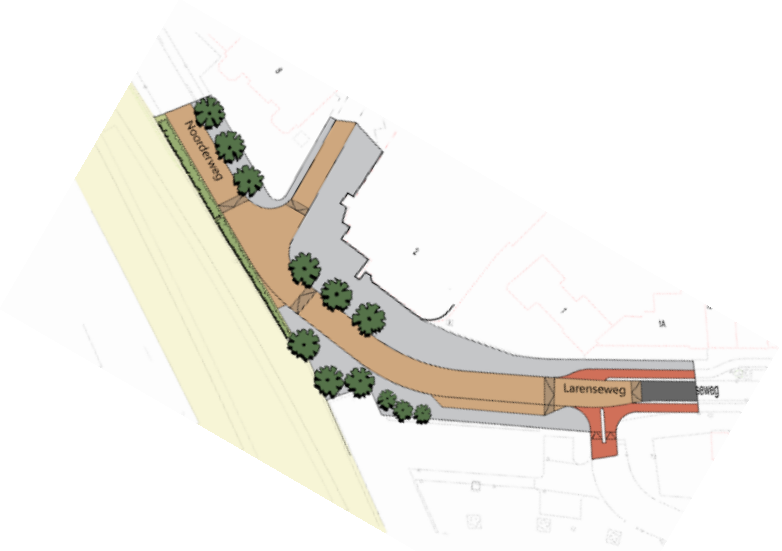


Figuur 2.8: Kruising Noorderweg – Hoge Larenseweg.

Omdat in dit ontwerp op de Noorderweg is uitgegaan van éénrichtingverkeer (van Kleine Drift naar Simon Stevinweg), ontstaat er ook ruimte voor extra voetpaden en groen en voor een maximale opstelruimte voor de spoorwegovergang. De Noorderweg kan aanvullend als ‘fietsstraat’ worden ingericht, met in de bestrating twee fietssuggestiestroken. Fietsers in de tegenrichting hebben een duidelijke plaats op de weg en worden daardoor sneller opgemerkt.
Prorail heeft als reactie op dit ontwerp aangegeven dat mogelijk auto’s vanaf de Noorderweg toch proberen de spoorwegovergang te gebruiken. Er wordt nog gestudeerd op detailaanpassingen van het ontwerp.

Bij de aansluitingen van de Larenseweg en Simon Stevinweg zijn eveneens plateaus voorzien. Ook zijn de bochten minder ruim vormgegeven en is de Simon Stevinweg meer haaks aangesloten op de Noorderweg. Fietsers rijden op de rijbaan en het automobilisten en fietsers ‘zien’ elkaar beter. Automobilisten die rechts afslaan geven dan automatisch voorrang aan de rechtdoor rijdende fietsers.

Op de tekening is er van uitgegaan dat de ‘knip Kleine Drift’ is vormgegeven als een fietssluis: alleen fietsers en voetgangers kunnen erdoor. Omdat er in totaal over een afstand van 450 meter 5 plateau’s liggen (om de 110 meter gemiddeld) voldoet deze aan de aanbevelingen voor de veilige 30 km-inrichting volgens de richtlijnen Duurzaam Veilig.



Figuur 2.9: Ontwerp aansluiting Larenseweg

Figuur 2.10: Aansluiting Noorderweg – Simon Stevinweg

CONCLUSIE WERKGROEP

De Werkgroep Wijkverkeer is voorstander van de het volgens deze voorstellen vormgeven van de 30 km-inrichting en het invoeren van éénrichtingverkeer op de Noorderweg (vanaf de Larenseweg richting de Simon Stevinweg) en constateert dat handhaving van het 30 km-regime essentieel is voor de verbetering van de verkeersveiligheid

Simon Stevinweg

De beide kruispunten op de Simon Stevinweg zijn eveneens vormgegeven als plateau in een 30 km-gebied. In het ontwerp zijn de afsluitingen voor autoverkeer meegenomen, hier ook weer vormgegeven als fietssluis. Op het deel waar de Simon Stevinweg twee rijbanen heeft is de noordwestelijke rijbaan vormgegeven als fietsstraat voor fietsers in twee richtingen. Kinderen kunnen worden opgehaald en afgezet op de rustige noord-westelijke rijbaan van de Simon Stevinweg.

Figuur 2.11: kruispunten Simon Stevinweg

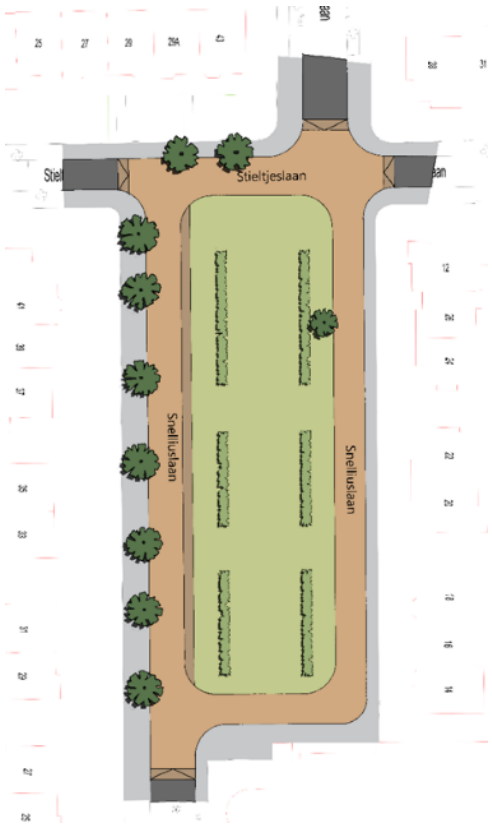
Het ontwerp kan ook worden uitgevoerd zonder fietssluizen: dan vervalt de middengeleider en de rode bestrating.
Een variant op de knip Jan Blankenlaan bestaat eruit dat de doorsteek door de middenberm wordt versmald, wordt afgesloten voor autoverkeer en omgebouwd tot fietsdoorsteek. De beide buurten zijn dan toch onderling bereikbaar voor auto's: auto's kunnen vanuit Jan Blankenlaan-oost eerst rechtsaf te rijden, dan keren en via de andere rijbaan van de Simon Stevinweg terug rijden en de Jan Blankenlaan-west inrijden.

CONCLUSIE WERKGROEP

De werkgroep ziet het aanleggen van plateau's als een goede maatregel om de 30 km-inrichting vorm te geven in combinatie met het afsluiten van de middenberm van de Simon Stevinweg voor autoverkeer.

Snelliuslaan

In de werkgroep is vooral gesproken over de verkeersruimte. In het eerste ontwerp zijn de wegen rondom het plein allemaal vormgegeven als één groot plateau. De brede straten zijn versmald, zodat de snelheid wordt geremd.



Figuur 2.12: ontwerp plein Snelliuslaan - Stieltjeslaan

De werkgroep ziet in aanpak van deze plek een grote verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijk maar constateert dat dit voorstel mogelijk vrij veel kosten met zich meebrengt. De werkgroep pleit voor een haalbare uitwerking en aanvulling door ook het volgende te onderzoeken:

- Mogelijke kostenbesparing door alleen de kruispunten te voorzien van plateau's of extra drempels;
- De toegankelijkheid van het speelveld te beveiligen door de hagen door te trekken en het aantal toegangen te beperken;
- het versmallen van het brede eerste deel van de Snelliuslaan;
- maatregelen in de aanliggende straten (Stieltjeslaan, 's-Gravesandelaan);
- éénrichtingverkeer op 's-Gravesandelaan en Noorderweg-noord.

CONCLUSIE WERKGROEP

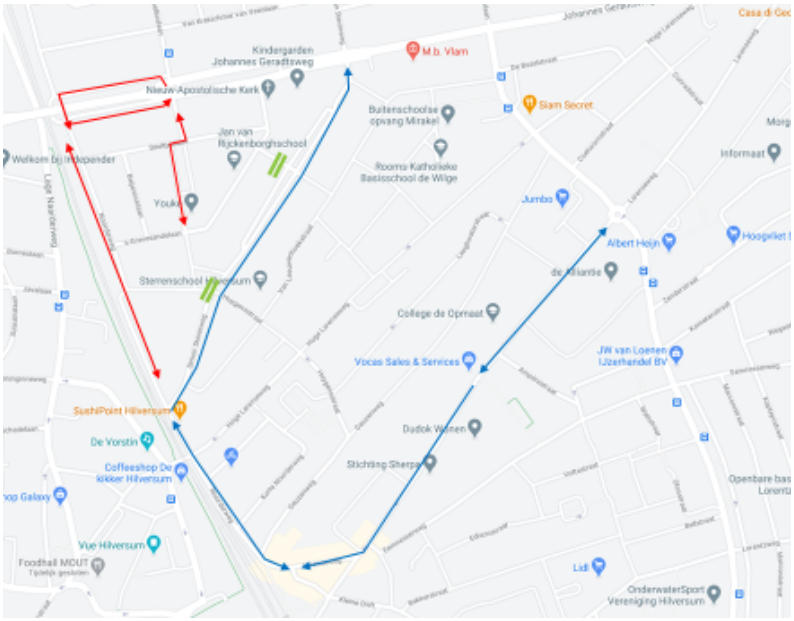
De Werkgroep Wijkverkeer acht aanpak van het plein en omgeving noodzakelijk voor verbetering van zowel de leefbaarheid als de verkeersveiligheid en om de hoeveelheid verkeer te verminderen. Ze stelt voor om voor deze omgeving in overleg te komen tot een verdere uitwerking.

3.2 CIRCULATIE-INGREPEN IN COMBINATIE MET HERINRICHTING

Uitgaande van de 30 km-inrichting en de voorstellen voor de vormgeving van kruispunten en wegen is een aantal varianten ontwikkeld.

Afsluiten Huygensstraat en Jan Blankenlaan voor autoverkeer

Het principe hiervan is dat het bestemmingsverkeer tussen Johannes Geradtsweg en de meer zuidelijk gelegen delen van de wijk wordt gedwongen om andere routes te nemen.



Figuur 2.5: Circulatie-ingrepen bij Huygensstraat en Jan Blankenlaan.

Dit geeft de volgende effecten:

- De veiligheid op de kruispunten van de Simon Stevinweg met de Huygensstraat en Jan Blankenlaan verbetert sterk;
- Het doorgaand verkeer tussen Johannes Geradtsweg en Simon Stevinweg neemt sterk af, en verschuift naar de Noorderweg;
- Het bestemmingsverkeer van en naar de wijk, dat nu dwars door het gebied van noord (Simon Stevinweg) naar zuid (Kleine Drift en Zuiderweg) en v.v. rijdt, blijft mogelijk (zie ook figuur 2.3: rode pijlen). Dit wordt wel tegengegaan als er een knip bij de Kleine Drift komt;
- Het bestemmingsverkeer naar de Johannes Geradtsbuurt en (in mindere mate) Geuzenbuurt rijdt om via Noorderweg;
- De scholen worden minder goed bereikbaar en straten als 's-Gravesandelaan en Stieltjeslaan krijgen te maken met meer verkeer;
- Afzetten en ophalen van kinderen gaat mogelijk ook gebeuren op de Simon Stevinweg.

Het alleen afsluiten van de Huygensstraat zal leiden tot het verschuiven van (veel) verkeer naar de Jan Blankenlaan en is daarom als variant afgevallen.

Een 'sectorenmodel' zoals in Houten

Het principe van een sectorenmodel is dat iedere buurt zijn eigen toegangsroutes van en naar de randwegen (Johannes Geradtsweg, Jan van der Heijdenstraat en Minckelersstraat) heeft. Voor de Geuzenbuurt is een centrale route niet mogelijk en fungeert de lus Larenseweg – Simon Stevinweg als ontsluiting.

Figuur 2.6: Sectorenmodel toegepast op de wijk

Effecten:

- Er is geen doorgaand bestemmingsverkeer meer in de wijk 'Over het spoor';
- Door de extra knip op de Kleine Drift wordt met name het westelijk deel van de wijk, rondom het Oosterspoorplein en Kleine Spoorbomen rustiger;
- Er is meer ruimte voor groen en langzaam verkeer op de Noorderweg door het éénrichtingverkeer;
- Verkeer richting scholen gaat nu door de buurt. Er worden mogelijk kinderen opgehaald en afgezet op de Simon Stevinweg;
- De wijken worden minder bereikbaar voor autoverkeer en het bestemmingsverkeer van en naar twee buurten (Johannes Geradtsweg-buurt en Geuzenbuurt) moet omrijden; Dit kan effect hebben als in de toekomst op het bedrijventerrein Korte Noorderweg meer woningen worden ontwikkeld;
- Er rijdt meer verkeer op de Johannes Geradtsweg.

De voorgestelde knip Bruisend Hart, tussen de Larenseweg en de Kleine Drift heeft hier een groot effect en is de belangrijkste ingreep, die waarschijnlijk tot de meeste reductie van verkeer in het hart van het gebied leidt. Hierdoor hebben de beoogde afsluitingen op de Huygensstraat en Jan Blankenlaan minder toegevoegd effect.

De verkeersadviseurs van de gemeente zijn geen voorstander van afsluiting van de Huygensstraat en de Jan Blankenlaan vanwege de al genoemde mogelijk negatieve effecten, die niet goed kunnen worden voorspeld:

- *het verkeer in andere straten kan toenemen;*
- *de bereikbaarheid van de Geuzenbuurt neemt af;*
- *mogelijk gaat verkeer van en naar de scholen andere routes nemen en zijn de scholen zelf minder bereikbaar. Ondanks de voorgestelde kiss&ride strook op de noordwestelijke rijbaan van de Simon Stevinweg wordt er wellicht toch veelvuldig op de zuidoostelijke rijbaan van de Simon Stevinweg gestopt om schoolkinderen in en uit te laten stappen.*

Door de knip op de Kleine Drift zal het doorgaand verkeer door de wijk gaan afnemen, de beide knips hebben dan minder toegevoegde waarde. Echter er zal dan wel meer verkeer van en naar de Geuzenbuurt via de Johannes Geradtsbuurt rijden. Netto leidt dat volgens het verkeersmodel tot een toename van het verkeerdoor de Johannes Geradtsbuurt.
Door de afsluiting van de Jan Blankenlaan en Snelliuslaan zal dit bestemmingsverkeer moeten gaan omrijden en daarmee andere straten extra gaan belasten, terwijl daar vanuit de hoeveelheid verkeer niet direct een noodzaak voor is.
De bewoners zijn van mening dat zoveel mogelijk moet worden gedaan om het verkeer in de Johannes Geradtsbuurt te verminderen en vragen om het sectorenmodel volledig door te voeren. Het mogelijk later uitvoeren van de afsluitingen zou daarnaast tussen wal en schip kunnen belanden.

Als variant op de knip is in de werkgroep gesuggereerd om vanaf de Larenseweg wel de verbinding naar de Zuiderweg open te houden om zo de Elektrobuurt een tweede uitgang te geven. Ook door een extra kiss&ride-strook aan de Zuiderweg hoeven de auto's niet meer via Noorderweg door de buurten te rijden. Deze oplossing heeft als groot nadeel dat de hoofdfietsroute naar de stationstunnel wordt gekruist en dat veel meer autoverkeer gebruik gaat maken van de zeer smalle Zuiderweg. Daarnaast zal het doorgaand verkeer via deze route toenemen. Het aantal voertuigen, dat van de kiss&ride gebruik maakt, is beperkt en veel minder dan de verwachte toename van (doorgaand) verkeer.

CONCLUSIE WERKGROEP

De Werkgroep Wijkverkeer toont zich enthousiast over de knip in de Kleine Drift, maar is verdeeld over de afsluitingen in Huygensstraat en Jan Blankenlaan. Een deel van de bewonersafvaardiging in de werkgroep hecht sterk aan het doorvoeren van het complete sectorenmodel als één pakket en is van mening dat de 'knippen' ten goede komen aan de leefomgeving in de directe aanpalende straten.
Een ander deel van de bewoners en de verkeersadviseurs in de werkgroep zijn geen voorstander van het direct realiseren van de 'knippen' en bevelen aan om deze maatregel te laten afhangen van ervaringen en evaluatie van het effect van de andere maatregelen.

4. Het advies

Door 30 km-inrichting weren doorgaand verkeer

De basis van het advies vormen het 30 km-regime en de herinrichtingsmaatregelen, die dat moeten bewerkstelligen. Hierover is de werkgroep unaniem. Over het - naast de knip in de Kleine drift en het invoeren van éénrichtingsverkeer op de Noorderweg- doorvoeren van andere circulatiemaatregelen is de werkgroep niet unaniem. In de uitvoerbaarheid en haalbaarheid van de maatregelen spelen ook de effecten en de fasering een rol.

Effecten van deelmaatregelen
Als we het effect op de hoeveelheid verkeer in het studiegebied en daarmee op de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid van de verschillende deelmaatregelen op en rijtje zetten, dan kunnen we die benoemen in volgorde van zeer grote afname naar aflopend effect:

Zeer grote afname	Afsluiten KSB
↓	Knip Kleine Drift
↓	Herinrichting van 30 km-regime op de verschillende wegen
↓	Knippen op de Huygensstraat en Jan Blankenlaan
Aflopend effect	Herinrichting kruispunten Simon Stevinweg

De uitvoering stelt eisen aan de volgorde van werkzaamheden
Niet alle maatregelen kunnen tegelijk worden uitgevoerd. Vooral de herinrichting van de Noorderweg, de Kleine Spoorbomen en de aansluiting Schoolstraat zal waarschijnlijk enkele maanden duren. Dan is het gebied slecht bereikbaar en zijn omleidingsroutes gewenst. De herinrichting van de spoorwegovergang en de Schoolstraat zullen vooraf moeten gaan aan de herinrichting van de Noorderweg. Andersom is onwenselijk: het autoverkeer kan met een heringerichte Noorderweg niet meer veilig van de spoorwegovergang gebruik maken en er is dan een afsluiting met tijdelijke – en wellicht onveilige- maatregelen nodig. De spoorwegovergang vraagt een ‘buitendienststelling’ en deze is voorlopig gepland in 2023. De Noorderweg kan wel direct volgen op de afsluiting van de Kleine Spoorbomen, maar kan weer niet gelijktijdig met de aanpak van de Simon Stevinweg om onbereikbaarheid van de wijk te voorkomen.

Ingrepen in de verkeerscirculatie zoals het sectorenmodel hebben consequenties voor de aanliggende hoofdwegen en de hoofdverkeersstructuur in Hilversum. De knip in de Kleine Drift is door het college voorgesteld als één van de varianten voor Bruisend Hart maar is door de gemeenteraad aangehouden. Ook is de werkgroep Johannes Geradtsweg bezig met een advies om de doorstroming en de verkeersleefbaarheid te verbeteren. De voorstellen uit deze werkgroep kunnen invloed hebben op de circulatie in de Johannes Geradtsbuurt en mogelijk in de Geuzenbuurt. Er is nog onzekerheid over de effecten van deze voorstellen, ook op de afwikkeling van de Johannes Geradtsweg.

Een deel van de werkgroep staat op het standpunt dat de eindsituatie in haar geheel gerealiseerd zou moeten worden (30 km, herinrichting en sectorenmodel met de twee extra knippen bij de Simon Stevinweg). Een ander deel van de werkgroep en de verkeersadviseurs in de werkgroep zien hier ook

nadelen van en adviseren om eerst de andere maatregelen te evalueren, en vervolgens te bezien of en zo ja, welke aanvullende maatregelen nodig zijn. Omdat dergelijke voorstellen impact hebben op andere wijken en buurten zouden deze in een groter verband moeten worden bezien en vereisen deze ook bredere participatie en inspraak. Dit is ook de reden dat de knip Kleine Drift door de commissie is aangehouden.

Fasering is noodzakelijk

Vanwege de volgordelijkheid van de maatregelen moeten de maatregelen in fases worden uitgevoerd. Omdat er een grote onzekerheid is over het effect van en de samenhang in maatregelen, moeten bijstuurmaatregelen achter de hand worden gehouden. Ook zijn bepaalde maatregelen (Snelliuslaan en omgeving) nog onvoldoende uitgewerkt en gedetailleerd.

In de eerste fase worden, in samenhang, de volgende herinrichtingen uitgevoerd:

1 Afsluiting Kleine Drift in combinatie met herinrichting Kleine Spoorbomen;
2 Fietsrotonde kruising Schoolstraat-Koninginneweg;
3 Herinrichting Noorderweg en invoering 30 km regime;
4 Simon Stevinweg met plateau's op de beide aansluitingen en het aanpassen van de doorsteek door de middenberm Jan Blankenlaan, invoering 30 km-regime.

Evaluatie van de eerste fase moet dan uitwijzen of en welke aanvullende maatregelen nodig zijn. In de tweede fase vinden dan de volgende werkzaamheden plaats:

5 Evaluatie van het effect van de eerste fase en overleg met belanghebbenden/bewoners over vorm en aantal van aanvullende maatregelen (zoals de fietssluizen Huygensstraat en Jan Blankenlaan,);
6 Overleg over de uitwerking van de omgeving Snelliuslaan/Stieltjeslaan en mogelijk aanvullende 'bijstuur'-maatregelen in de Johannes Geradtswegbuurt en Geuzenbuurt;
7 Realisatie aanvullende maatregelen Simon Stevinweg, plein Snelliuslaan en eventueel elders.

Voor de evaluatie na fase 1 stellen we heldere uitgangspunten op:

- Evaluatie vindt plaats tussen 6 en 12 maanden na gereedkomen van fase 1;
- Indicatoren (en onderzoeken) zijn: hoeveelheid autoverkeer en snelheden in de Johannes Geradtsbuurt, Simon Stevinweg, Noorderweg -noord en -midden en de Snelliuslaan en het gebruik van de Simon Stevinweg -zuid in de tegenrichting;
- Ongevallen en gerapporteerde onveilige situaties;
- Afwijkingen ten opzichte van nog te organiseren voormeting, voorafgaand aan fase 1.

ADVIES VAN DE WERKGROEP

De werkgroep adviseert om, in aansluiting op het afsluiten van de Kleine Spoorbomen, in ieder geval de volgende maatregelen verder uit te werken en in samenhang te realiseren:

- realisatie van de knip Kleine Drift;
- aanleg van een fietsrotonde op de kruising Schoolstraat – Koninginneweg;
- herinrichting van Noorderweg en Simon Stevinweg met plateaus;
- invoeren van éénrichtingverkeer op de Noorderweg van Oosterspoorplein naar Simon Stevinweg;
- invoering van een 30 km-regime in de gehele wijk;
- evaluatie van de maatregelen en budgetreservering voor aanvullende maatregelen.

Er dient een budgetreservering te worden gemaakt voor aanvullende en bijsturende maatregelen, en aanpassing in het kader van de Mobiliteitsvisie. Daarin dient in ieder geval rekening te worden gehouden met de realisatie van de maatregelen bij de Snelliuslaan en uitvoering van maatregelen om het interne verkeer tussen de buurten verder te minimaliseren en te geleiden (zoals bijvoorbeeld het sectorenmodel).

Naast de bovenstaande adviezen over de inrichting van de verkeersruimte hebben de bewoners van de werkgroep nog een aantal aanbevelingen, die in breder/ander verband kunnen worden opgepakt:

- het invoeren van parkeerregulering in het gebied om overlast van bezoekers aan het centrum te weren;
- het aanbrengen van geluidsverminderende en trillingsdempende maatregelen langs het spoor in combinatie met het herinrichten van de Noorderweg. Behalve de gebruikelijke geluidsschermen en constructies dient daarbij ook gedacht te worden aan eenvoudige maatregelen als het dichtmaken, verhogen en vergroenen van de bestaande afscheiding. Hier kan in samenwerking tussen gemeente en ProRail winst worden geboekt, zonder gebruik te maken van officiële procedures;
- maatregelen die de geluidsoverlast van de spoorwegbellen verminderen;
- het onderzoeken, of de in- en uitgang van de Montessorischool kan worden verplaatst naar de Naarderweg.
- de werkgroep vraagt tevens om de snelheid te reguleren en verkeersveiligheid te vergroten op de Koninginneweg en Schoolstraat door invoering van een 30 km/uur regime.

Bijlage 1 Werkgroep

Voorzitter:
Annemarie Reintjes

Bewoners:
Bart Koelemaij
Frank Smits
Hester Landa
Jeroen Lensink
Mayoo van Wissen
Maarten Veeger
Martijn Verver
Niek Mol
Silvère van Huis
Tessa Nagel
(beperkte deelname door:
Anja Lodder
Petra van Loon
Rick Gorter
Victor van der Staaij)

Verkeersadviseurs gemeente:
Patrick Velt, Frances van Kooten, Barend Spronk, Geert Jan Rijpstra

Projectleider gemeente:
Paul van der Elst

Onafhankelijke verkeersadviseur en steller van de rapportage:
Joep Lax (XTNT)

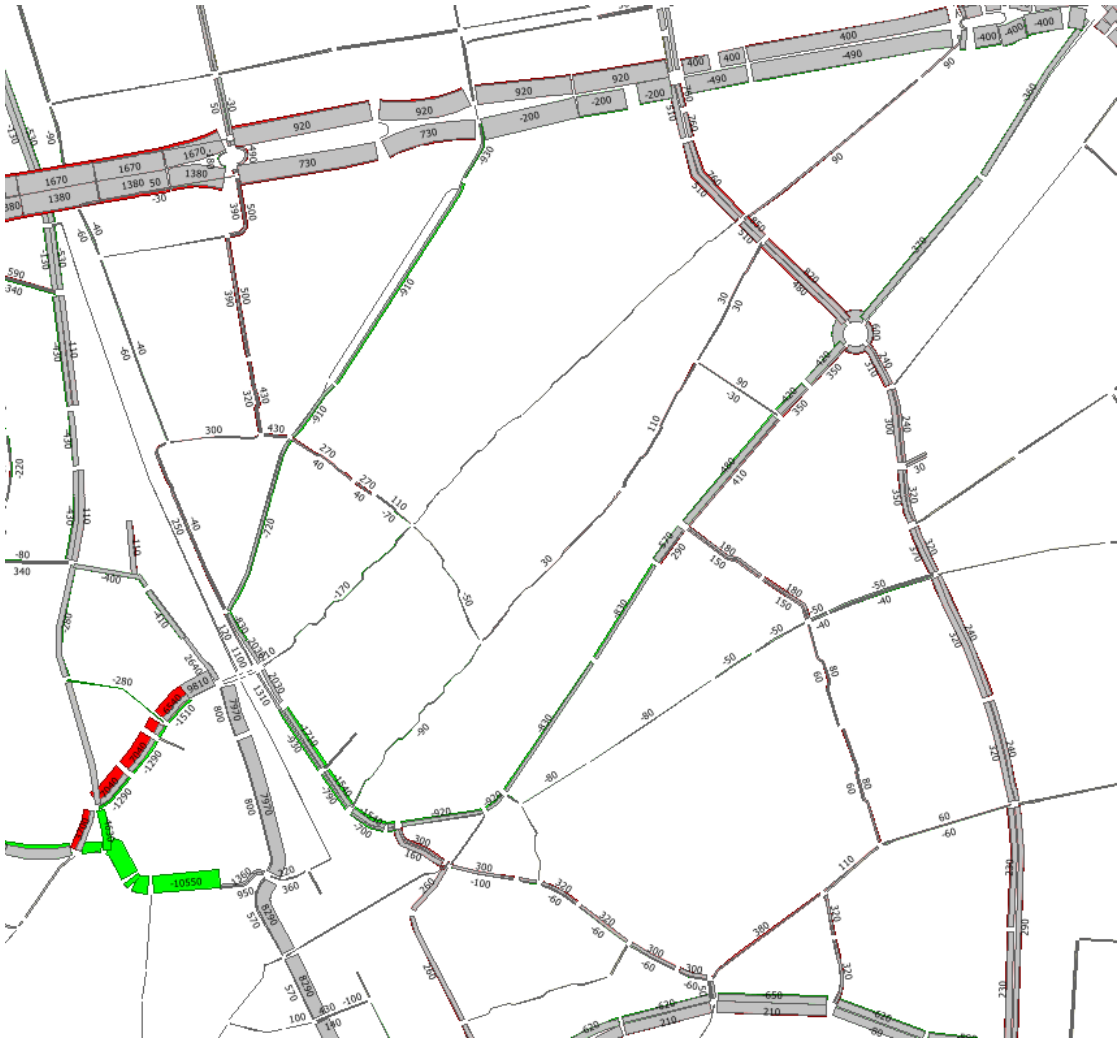
ProRail (ad hoc deelname werkgroep 4):
Erik Mackay, Arjan Bouwma

Bijlage 2 Verkeer

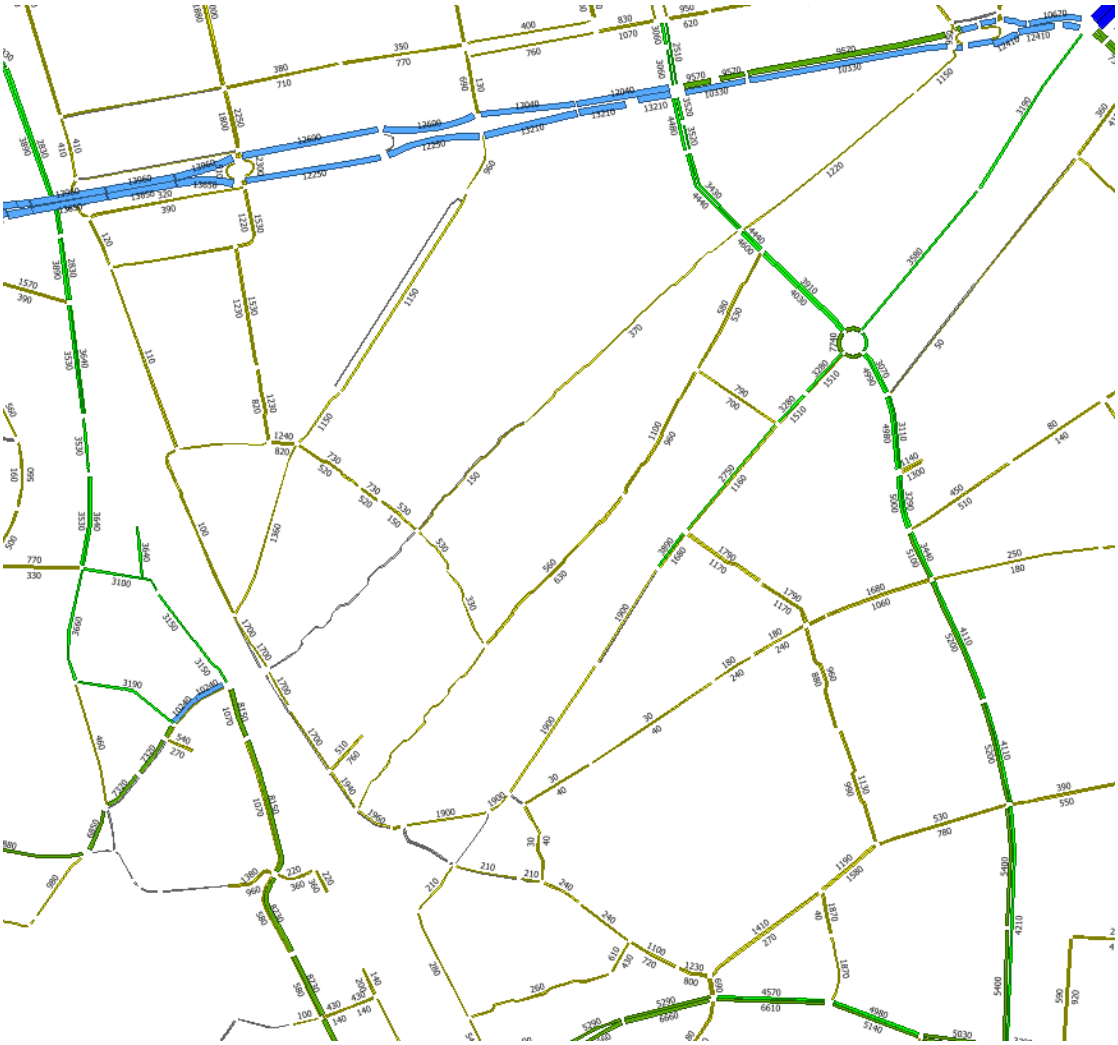
Verkeersintensiteiten uit het verkeersprognosemodel van de gemeente Hilversum

Figuur B1. Etmaalintensiteiten huidige situatie (2019)

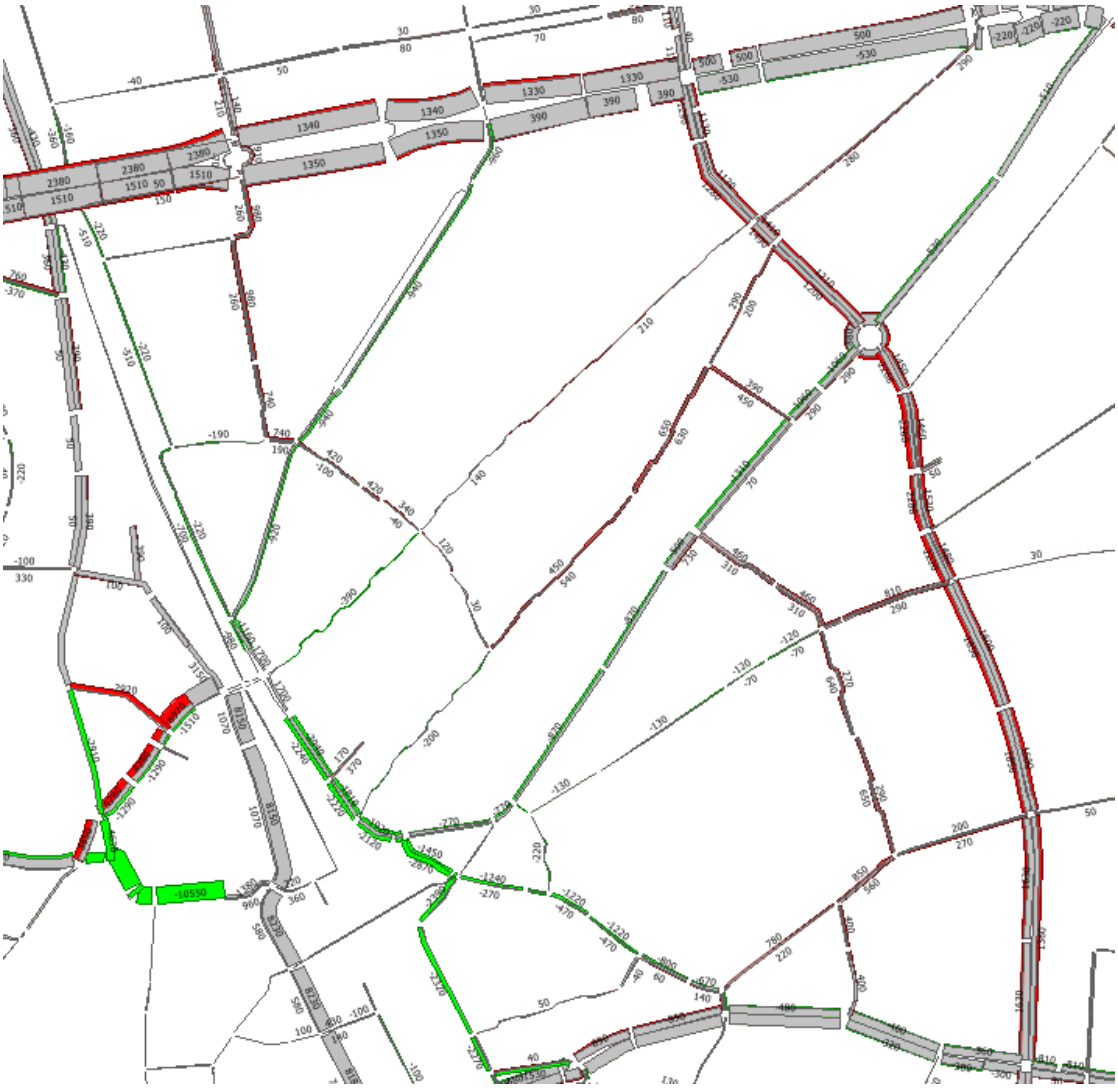
Figuur B2. Etmaalintensiteiten na Afsluiting Kleine Spoorbomen in 2040



Figuur B3. Afname (groen) en toename etmaalintensiteit na afsluiting kleine Spoorbomen ten opzichte van de huidige situatie.



Figuur B4. Etmaalintensiteit na afsluiting Kleine Spoorbomen en knip Kleine Drift (2040)



Figuur B5. Afname (groen) en toename etmaalintensiteit bij afsluiting kleine Spoorbomen en knip Kleine Drift ten opzichte van de huidige situatie.

COLOFON

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2021
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

Titel	Kleine Spoorbomen, maatregelen in de wijk
Samengesteld door	Joep Lax
Projectnaam	Uitwerking KL29
Projectnummer	291-046
Datum	28 juli 2021
Bestandsnaam	advies werkgroep definitief.docx
Contactadres voor deze publicatie	XTNT Experts in Traffic and Transport Daalseplein 101 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

Verkeer en vervoer is ons vak. De boel in beweging zetten onze passie.

Beweging zorgt voor vooruitgang, verbinding en ontmoeting. Maar hoe vind je de juiste oplossingen in een wereld van steeds complexere mobiliteit? Dat vereist een bijzondere manier van kijken. De kracht van XTNT is een frisse, open blik. We zitten dicht op de mensen om te snappen wat ze nodig hebben en zoomen uit om de verbinding te zien. Pas dan kan je de puzzel leggen en vind je de passende aanpak.

We zijn een mensenbedrijf met een goede thuishaven voor onze medewerkers. Vanuit die veilige basis durven we net wat meer: een gekke gedachte of scherpe reflectie. Het ontdekken van nieuwe mogelijkheden is wat ons uniek maakt. Dat doen we met onze opdrachtgevers, partners, elkaar en de samenleving. Want complexe problemen los je niet alleen op, dat doe je samen.

We helpen de boel in beweging te zetten. Met onze partners verkennen we nieuwe wegen, we ondersteunen onze opdrachtgevers zodat zij hun initiatieven succesvol van de grond krijgen en we stimuleren reizigers om andere keuzes te maken om op hun bestemming te komen. We bouwen mee aan een meer verbonden wereld waarin iedereen zich vrij kan bewegen.